

Heiß und kalt durch Europa

Seit 2006 besetzt die **Langenfelder Swift-Logistik GmbH** nach eigenen Angaben eine **Marktlücke**: Die Spedition transportiert **gekühlt** oder **beheizt**, ist für **Gefahrguttransporte** ausgerüstet und hat die Zulassung für **Luftfracht**.

VON MARTIN MÖNIKES

LANGENFELD Beim Sattelzug, der in Barcelona beim Kunden steht, sei jetzt die Tür geöffnet, sagt Hermann Molitor. „Ein anderer Zug wird im Europalager eines Pharmaherstellers in Duisburg beladen, ein dritter Wagen rollt mit einer Innentemperatur von 6,8 Grad kurz vor Brünn auf der tschechischen Autobahn.“ Mit nur einem Blick auf den großen Bildschirm in seinem Büro und einem zusätzlichen Klick auf die Computer-Mouse weiß Geschäftsführer Molitor genau, wo sich seine 20 Sattelzugmaschinen und 30 Trailer befinden, und vor allem, welche Temperaturen in den Frachträumen herrschen. „24-Stunden-Monitoring“ heißt das Zauberwort.

Seit 2006 besetzt der Speditionskaufmann mit der Swift-Logistik GmbH nach eigenen Angaben eine Marktlücke, nämlich das gleichzeitige Angebot, gekühlt oder beheizt zu transportieren, für Gefahrguttransporte ausgerüstet zu sein und die für Luftfracht notwendige Zulassung des Luftfahrtbundesamtes. Seit 2010 ist der Betrieb mit seinen 38 Mitarbeitern an der Schneiderstraße in Langenfeld ansässig, in einem spanischen Büro bei Alicante arbeiten drei weitere Kräfte.

„Die ständige Kühlung ist für viele Produkte unerlässlich“, erklärt Hermann Molitor. Bei Gemüse, Fleisch oder anderen Lebensmitteln ist das allgemein bekannt, kritischer sind andere Produkte. Zum Beispiel müssen die Karbonmatten, aus denen riesige Flügel der Windräder entstehen, dauerhaft bei minus 10 Grad transportiert werden, weil nur so die mit Harz getränkten Matten zu verarbeiten sind. Die meisten der Kunden kommen aus



Bei **Hermann Molitor** laufen die Strippen der Swift-Logistik GmbH zusammen.

RP-FOTO: MATZERATH

der noch sensibleren Medizinbranche. Gerade bei Blutplasma, Medikamenten oder Arbeitsmitteln für Krankenhauslabore darf die Kühlkette nicht unterbrochen werden. Impfstoffe verlangen teilweise mi-

nus 30 Grad, im Winter muss dagegen geheizt werden, wenn im Gegenzug Obst oder Salat aus Spanien geholt werden.

Die so genannten Trailer können laut Molitor durch Trennwände geteilt werden, so dass zwei verschiedene Temperaturkammern entstehen. Die Auftraggeber kontrollieren die Auflagen, teilweise durch in die Ware eingelagerte Messgeräte, oder sie lassen sich bei Ankunft am Zielort die in Langenfeld während der Fahrt im Viertelstundenrhythmus entstandenen Messprotokolle per E-Mail zuschicken, erst dann wird die Ware angenommen, im Hinblick auf Warenwerte in Millionenhöhe ein vertretbares Procedere.

Türkontakte, Koppelsensoren, GPS, Sim-Karten und andere Techniken sind in den bis zu 85 000 Euro

teuren Zugmaschinen und vor allem in den 72 000 Euro teuren vom TÜV zertifizierten Trailern installiert. Das ATP-Zertifikat bezieht sich auf ein Abkommen der EU-Staaten zum internationalen Transport leicht verderblicher Lebensmittel. Nach längstens drei Jahren, das heißt fast 700 000 Kilometer, haben die Zugmaschinen ausgedient; auch die Trailer werden nicht älter als vier Jahre. Das Geschäft läuft an 365 Tagen, weil oftmals Anschlussflüge oder Fähren zu erreichen sind, sind Sonntagsfahrgenehmigungen nicht zu vermeiden.

Das Geschäft läuft gut, freut sich Hermann Molitor, der von der aktuell diskutierten Schwäche im Wirtschaftsleben, wie er sagt, „überhaupt nichts“ bemerkt.

INFO

Im Lkw mitfahren

Wer einmal die **Praxis** eines **Lastwagen-Lenkers** aus nächster Nähe erleben möchte, bekommt von der Firma Swift GmbH nach Angaben ihres Geschäftsführers Hermann Molitor die Möglichkeit, auf einer kleinen **Tour** rund um **Langenfeld** im **Führerhaus** mitzufahren. Näheres über die Firma: www.swift-logistik.de